

## **Reactie Internetconsultatie RVV 1990: 'Snorfiets op Rijbaan'**

T.a.v. Ministerie van Infrastructuur en Milieu

De gemeente Maastricht is relatief zwaar belast met fijn stof en NOx. De gemeente Maastricht spant zich inmiddels al enkele jaren in deze belasting terug te dringen. Met name brom- en snorfietsen vormen echter voor fietsers een bron van irritatie en bij stoplichten en op andere plaatsen waar moet worden gewacht een bron van stank en ongezonde stoffen in de lucht. Derhalve ondersteunen wij het onderstaande verzoek.

Met vriendelijke groet,

J.H. Vegt  
Namens de Natuur en Milieufederatie Limburg  
Godsweerderstraat 2  
6041 GH Roermond



### **Ik wil graag dat snorfietsen op de rijbaan gaan rijden in plaats van op het fietspad**

Allereerst wil ik graag benadrukken dat ik erg blij ben met het feit dat snorfietsen binnenkort naar de rijbaan kunnen worden verplaatst. Dat leidt tot rustigere, veiligere en gezondere fietspaden. Dat er een AMvB komt om de mogelijkheid te bieden om snorfietsen naar de rijbaan te verplaatsen steun ik dus van harte.

#### *Rustiger fietsen*

Veel fietspaden worden steeds drukker. Zeker in de spits is het vaak dringen, waardoor onzekere verkeersdeelnemers en mensen die door willen fietsen een ander vervoersmiddel kiezen of hun reis uit- of afstellen. Het aantal snorfietsen is de laatste jaren sterk gestegen. Snorfietsen nemen vanwege hun breedte veel ruimte in beslag op het fietspad. Bovendien zorgt het rijgedrag van veel snorfietsrijders, die vaak te hard rijden en links en rechts inhalen, voor veel onrust op het fietspad. Het verplaatsen van snorfietsen naar de rijbaan zorgt voor rust en ruimte op het fietspad.

#### *Veiliger fietsen én snorfietsen*

Al jaren stijgt het aantal ongevallen waarbij snorfietsen zijn betrokken. Het verplaatsen van snorfietsen van het fietspad naar de rijbaan is voor iedereen veiliger. Er gebeuren minder ongevallen en vanwege de helmdraagplicht voor scooterrijders is het letsel minder ernstig, verwacht de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Volgens een schatting van de SWOV zal het invoeren van de maatregel in heel Amsterdam bijvoorbeeld leiden tot een vermindering van 261 slachtoffers per jaar.

De zorgen over de veiligheid van snorfietsrijders zijn weliswaar begrijpelijk, maar niet terecht. Het wordt juist veiliger, ook voor hen. Toen bromfietsen in het verleden naar de rijbaan verplaatst

werden bestonden soortgelijke zorgen. Ook toen bleek, uit evaluatie na invoer, dat de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers was vergroot. Uit een steekproef in 19 onderzoeksgemeenten bleek het aantal bromfietsletselongevallen op de routes waar bromfiets op de rijbaan was ingevoerd, een jaar na invoer met 31% afgenomen te zijn. Het aantal betrokken letselslachtoffers daalde eveneens met 31%.

### *Gezonder fietsen*

Snorfietsen zijn erg vervuילend. De meest vieze scooters stoten tot wel 2.700 keer zoveel schadelijke stoffen uit als een bestelbusje. Fietsers die achter zo'n snorfiets rijden of wachten bij het stoplicht, ademen deze vervuiling direct in. Uit onderzoek van de Universiteit Utrecht en de Fietsersbond blijkt dat fietsers een hoge piek aan schadelijk ultrafijnstof inademen als ze door een snorfiets ingehaald worden of ernaast staan. Als snorfietsen naar de rijbaan worden verplaatst neemt de afstand tussen de uitlaat van de snorfiets en de fietser toe, waardoor de directe blootstelling van de fietser afneemt.

## **Ik verzoek u om het mogelijk te maken deze maatregel zonaal te handhaven in plaats van per fietspad**

Op dit moment bent u voornemens de implementatie van de maatregel snorfiets naar de rijbaan alleen mogelijk te maken per individueel fietspad, indien dat vanwege de drukte kan worden gemotiveerd. Dit zorgt voor verwarring, mogelijkheid tot omrijden en vermindert het positieve effect van de maatregel. Ik wil u dus vragen dit besluit aan te passen en zonale handhaving mogelijk te maken.

### *Duidelijkheid voor iedereen*

Als snorfietsrijders op het ene fietspad wel en op het andere fietspad niet mogen rijden (en dus af en toe met en af en toe zonder helm kunnen rijden), zal dit leiden tot veel extra verkeersborden. Zowel voor snorfietsrijders als voor fietsers zal verwarring ontstaan over wat te verwachten en waar te rijden. Menselijke vergissingen zullen dan weer tot gevaarlijke situaties leiden. Zonale handhaving voor een groter gebied is duidelijk voor iedereen. Alleen bij in- en uitgaan van de zone zijn borden nodig. Bovendien is invoer gemakkelijker, aangezien de borden die nu gelden voor bromfietsers kunnen worden aangepast zodat deze ook gelden voor snorfietsers. Voor iedereen dezelfde regels, duidelijkheid voor iedereen.

### *Omrijden vermijden*

Als snorfietsers op het ene fietspad wel en op het andere niet mogen rijden, bevordert dit omrijden, bijvoorbeeld van snorfietsers die geen zin hebben om een helm te dragen. Daardoor zullen deze snorfietsers mogelijk verder rijden, wat zal leiden tot meer uitstoot en langer rondrijdende snorfietsen. Ook kan het leiden tot een toename van snorfietsrijders op straten die nu minder last hebben van snorfietsdrukke. Omdat de drukke zich zal verplaatsen zal de wegbeheerder vanwege de verkeersveiligheid steeds extra borden moeten plaatsen en wellicht elders vanwege afgenomen drukke moeten verwijderen. De wisselende situatie lokt vergissingen uit die ongelukken kunnen veroorzaken.

### *Veiligheid en drukke*

U stelt terecht dat de verkeersveiligheid kan worden verbeterd door snorfietsen naar de rijbaan te verplaatsen op drukke fietspaden. Echter, scooters vormen niet alleen een probleem op drukke fietspaden. Ook op rustigere fietspaden zorgen zij voor meer uitstoot nabij fietsers en onveilige situaties door hard rijden. Bovendien zal een helmplicht die overal geldt bij eenzijdige ongevallen

van snorfietzers, zoals een valpartij, leiden tot verminderd letsel.

*Niet disproportioneel*

Het verplaatsen van snorfietzen naar de rijbaan per zone, in plaats van per wegdeel, is geen disproportionele maatregel. Vanuit verkeersveiligheid is het juist uitermate goed te verdedigen, omdat het vergissingen voorkomt. Vanuit het perspectief van de snorfietzen lijkt de maatregel wellicht disproportioneel, maar het aantal ongelukken met snorfietzen in Amsterdam in 2012 was 689. Deze vonden niet alleen plaats op 'drukke' fietspaden. Daarom zou een zonale aanpak meer resultaat bieden voor de veiligheid van fietsers en snorfietzers.

Ik dank u hartelijk voor de mogelijkheid om mijn opmerkingen aan u kenbaar te maken en hoop dat u mijn reactie meeweegt bij de uiteindelijke implementatie van deze goede maatregel.